

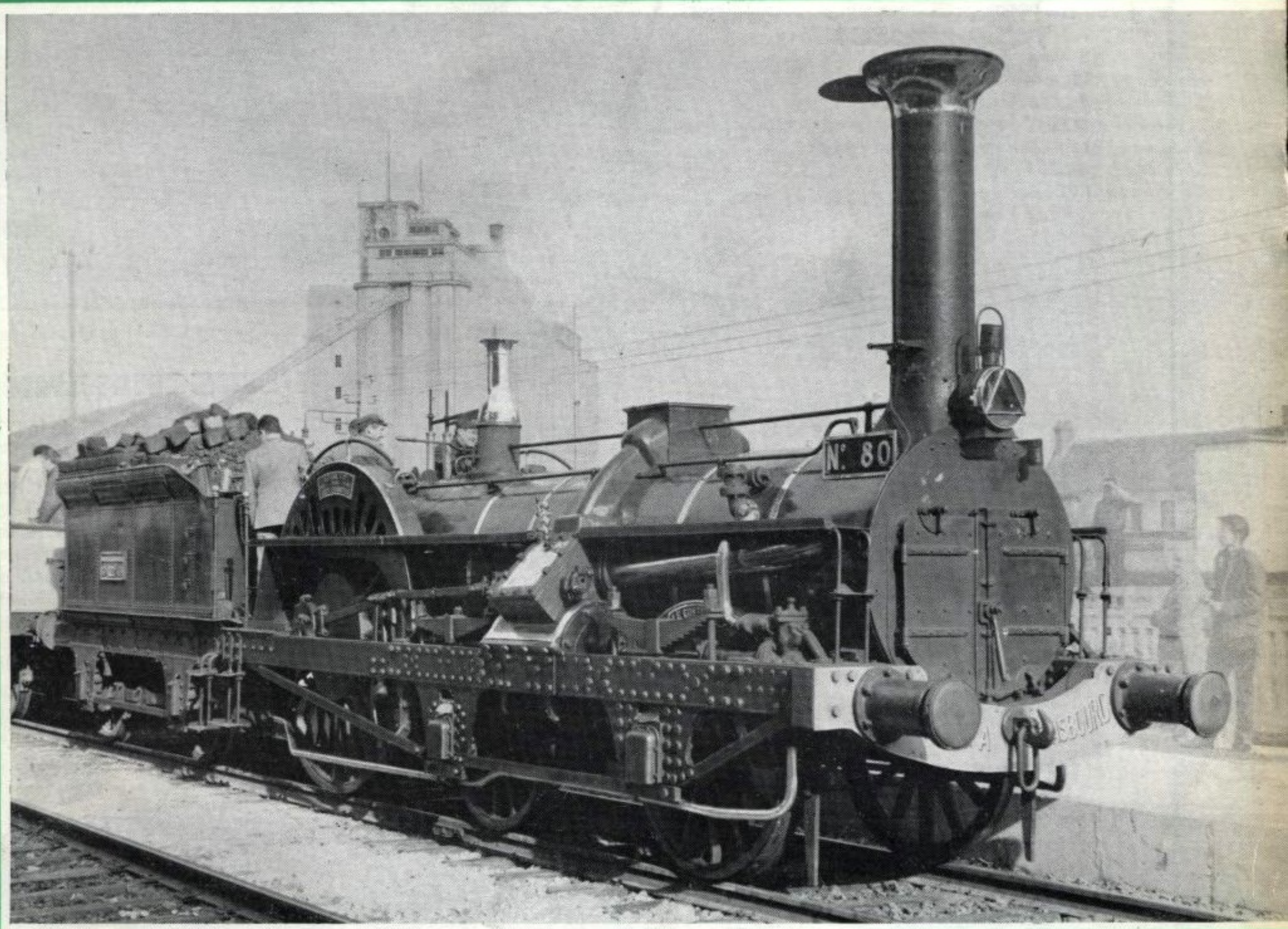
LoCo. revue

N° 280

janvier 1968

Bonne année !

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer



PONTS TOURNANTS HO - FOURGONS CIWL - 040.D PIKO - SHOPPING

Prix en FRANCE 4,00 F
à l'Etranger 4,50 F

Sommaire complet page 15

REVUE MENSUELLE
FONDÉE EN 1937

Membre fondateur
de FERPRESS
(Union Internationale de
Presse Ferroviaire).

Parait le 1^{er}
de chaque mois

Fondateur :
Jean-Edm. FOURNEREAU,
Directeur et rédacteur :
Jean FOURNEREAU Fils

ADMINISTRATION

rédaçtion - publicité
abonnement

Editions LOCO-REVUE
Boite Postale 9 — 56 AURAY
Téléphone : 65
R. C. Lorient 66 A 182

NOTA - La reproduction
de tout ou partie des textes
et clichés ci-inclus, ne peut
être permise sans l'autori-
sation de l'Editeur

Les articles publiés n'enga-
gent que la responsabilité
de leur auteur. Les manus-
crits non insérés ne sont
pas rendus.

Les insertions publicitaires
publiées n'impliquent nulle-
ment l'engagement de la
revue de recevoir toutes
les annonces qui lui
seraient soumises. Le con-
trat de publicité n'est pas
réalisé sur la seule sollici-
tation de l'annonceur,
mais par l'acceptation du
journal qui conserve l'en-
tière liberté d'y donner ou
de n'y pas donner suite
sans avoir à fournir motifs
ou justifications.

VOLUME XXVII N° 280 JANVIER 1968

*Loco-Revue, son directeur et ses coéquipiers,
vous adressent à tous, amis lecteurs,
distributeurs et annonceurs, leurs meilleurs vœux...
et 60 pages d'informations pour bien commencer 1968.*

SOMMAIRE

	Page
Pèlerinage sur les voies étroites en France	16
Les ponts tournants HO à la disposition des amateurs	20
Le Minitranslilliputien (suite et fin)	24
Model shopping	26
A propos du DOV, traitement du matériel	28
Le plan du mois	30
Les reproductions HO du matériel de la CIWL, les fourgons ..	31
La 040-D Piko sous la loupe	33
Le 2 ^e salon du Bricolage	37
Le courrier du O	40
Liste des clubs	41

Dans notre prochain numéro

(Sommaire provisoire)

Les chemins de fer de la sidérurgie — Le décor du réseau ferroviaire miniature — Sélection automatique de voie pour le pont tournant Rivarossi — A propos de la commande HF des trains miniature — Signalisation et automatisme — Le courrier du "O".

Notre couverture — Our front cover — Unser titelbild

La Crampton N° 80 "Paris-Strasbourg" dans sa livrée originale à Nangis durant le voyage TEF du mois d'Octobre à Graetz.

Crampton N° 80 "Paris-Strasbourg" in it's original livery at Nangis.

Bei einer Sonderfahrt für Eisenbahnfreunde : Die Crampton Nr. 80 Paris-Strasburg in Nangis.

Cliché LOCO-REVUE.

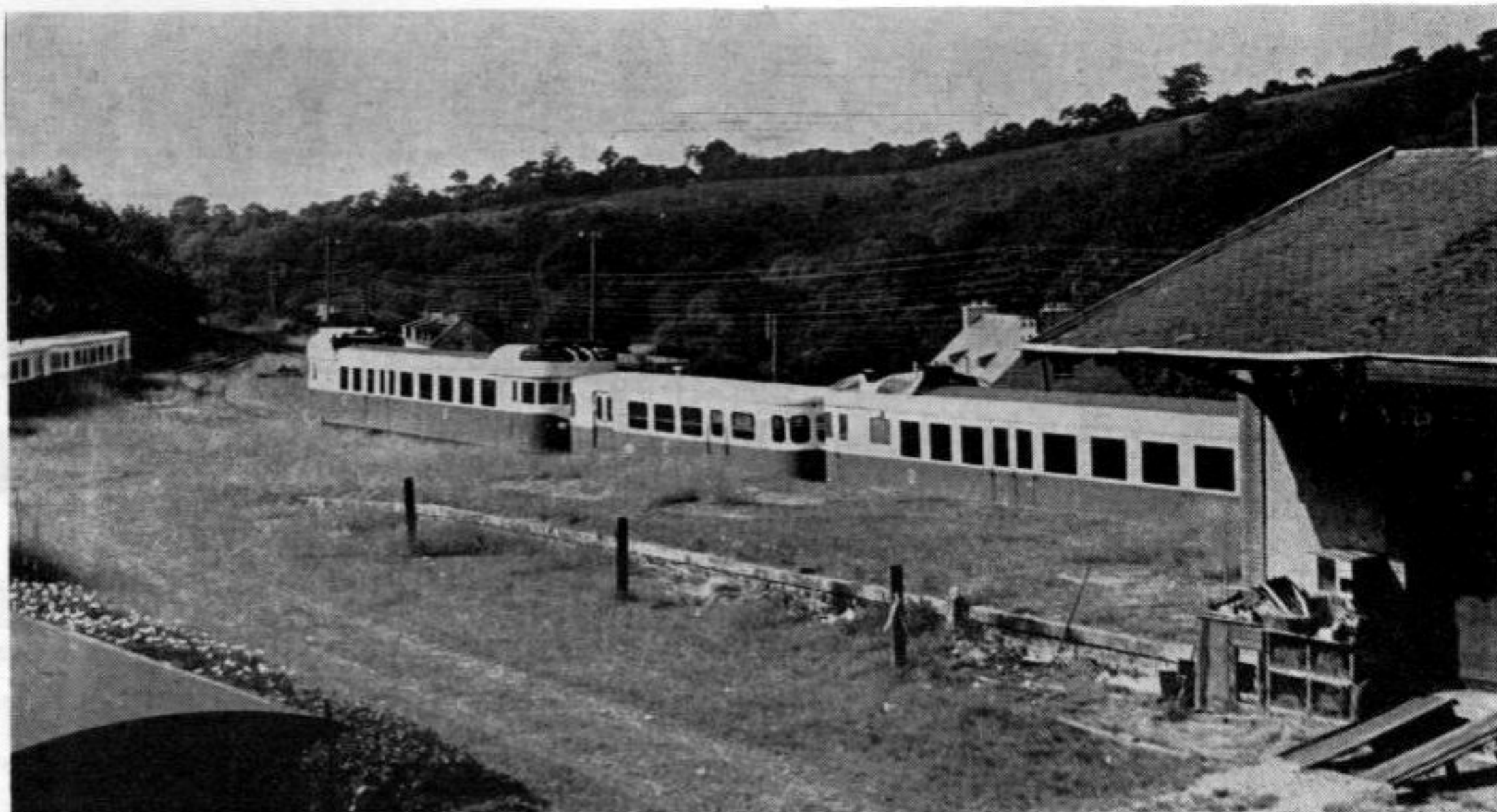
LOCO-REVUE est en vente dans toutes les bonnes maisons spécialisées ainsi que dans les bibliothèques des gares S.N.C.F. de la région parisienne et des grandes villes de province (plus de 450 points de vente).

LOCO-REVUE est lue dans SOIXANTE CINQ nations du monde entier.

TARIF :	FRANCE	ETRANGER	Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,90 F en timbres postes. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse
Le Numéro Single Copy	4,00 F	4,50 F, respectivement 3,60 DM - 7/6 shillings - 0,90 \$	
Abonnement Annuel Annual Subscription	40 F (1)	45F, respectivement 36 DM - 75 shillings - 9 \$ (1)	

(1) Supplément pour emballage cartonné : 2 F.

En gare de Motreff, le 15 Juillet 1967 : le matériel définitivement garé d'où s'échappe une incontestable impression de tristesse.



Pèlerinage sur les voies étroites de France

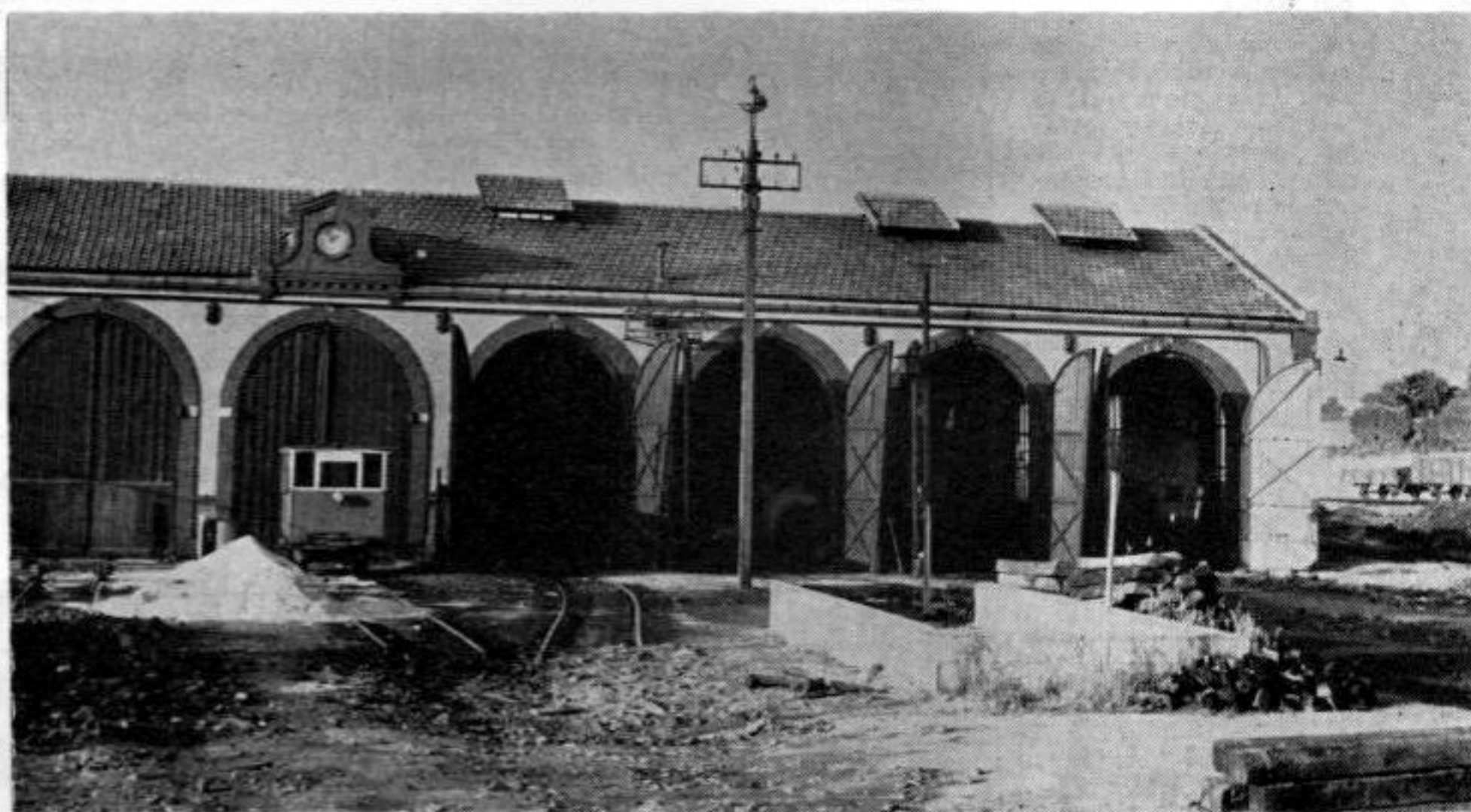
Pilgrimage on the French narrow gauge lines

Auf den (vorletzten) Schmalspurbahnen Frankreichs...

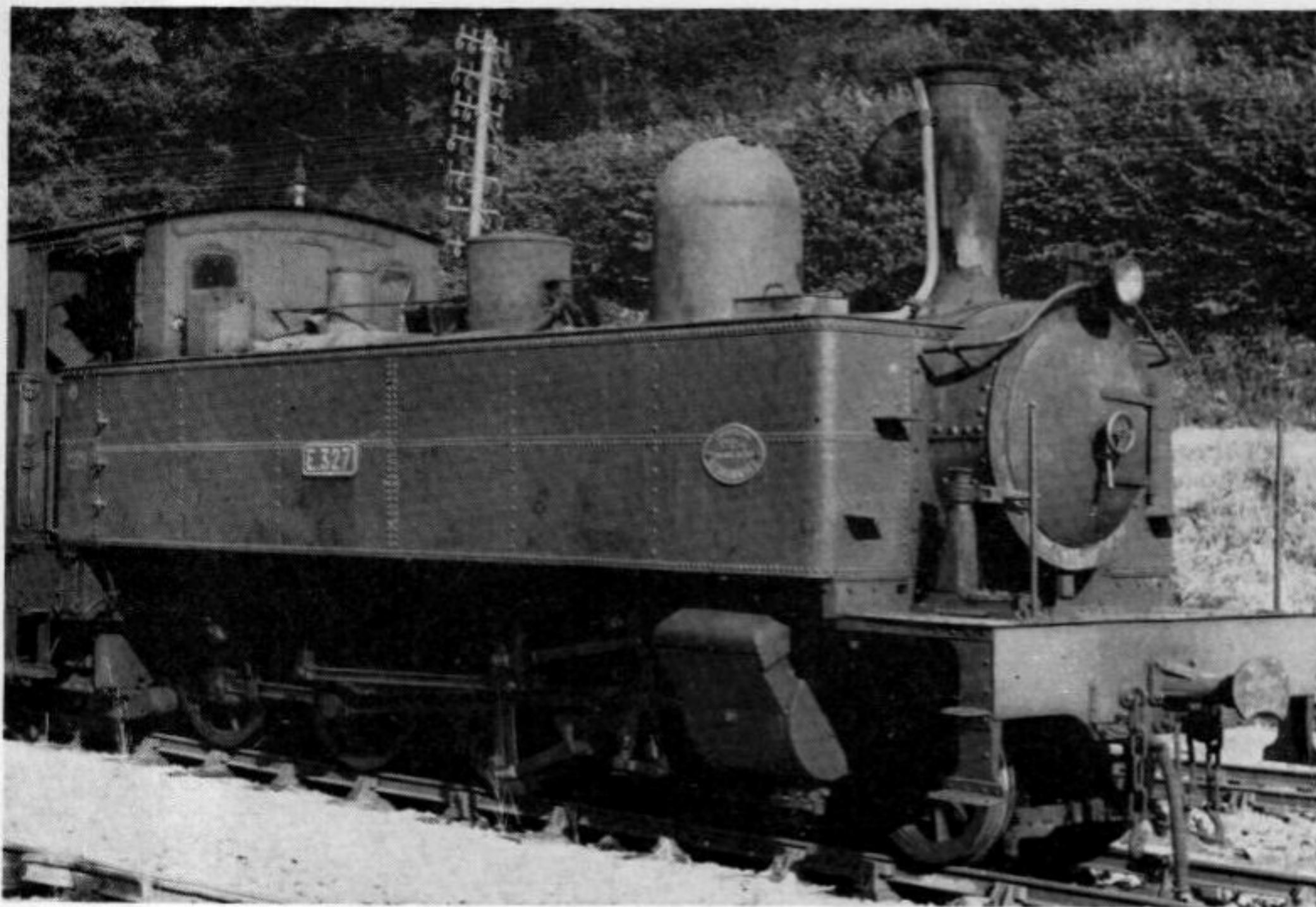
Clichés M. Thibaut et X. Jacquet, Belgique.

Depuis longtemps, nous méditons de visiter, avant qu'il ne soit trop tard, quelques réseaux à voie étroite en France. En Belgique, il reste un réseau important à voie métrique, celui de la SNCV à Bruxelles et dans le Hainaut. Malheureusement pour les vaporistes, il est entièrement électrifié. L'occasion fut trouvée dans la lecture de deux articles de **la Vie du Rail**. L'un traitait de la disparition toute proche du réseau breton, l'autre nous donnait les dates des voyages spéciaux à vapeur sur le réseau du Vivarais.

En juillet, ce fut le départ. Allant d'Auray à Carhaix, nous avons pu longer une partie importante de la ligne de Carhaix à Rosporden. En gare de Motreff, surplombant la route, un important matériel était garé. D'abord quelques voitures à bogies, à caisse en bois sur châssis métallique. Un peu plus loin, des remorques pour autorail



Le dépôt de Carhaix le 15 Juillet 1967 vers 19 heures. Symboliquement, l'horloge arrêtée à 14 heures semble elle aussi avoir déjà pris sa retraite.



En gare de Port-de-Carhaix, la locomotive 230 T n° 327 construite par les Etablissements Fives-Lille en 1909.

Cette machine à deux cylindres, à simple expansion, assurait la remorque, de trains de voyageurs et de marchandises d'un poids de 140 tonnes environ.



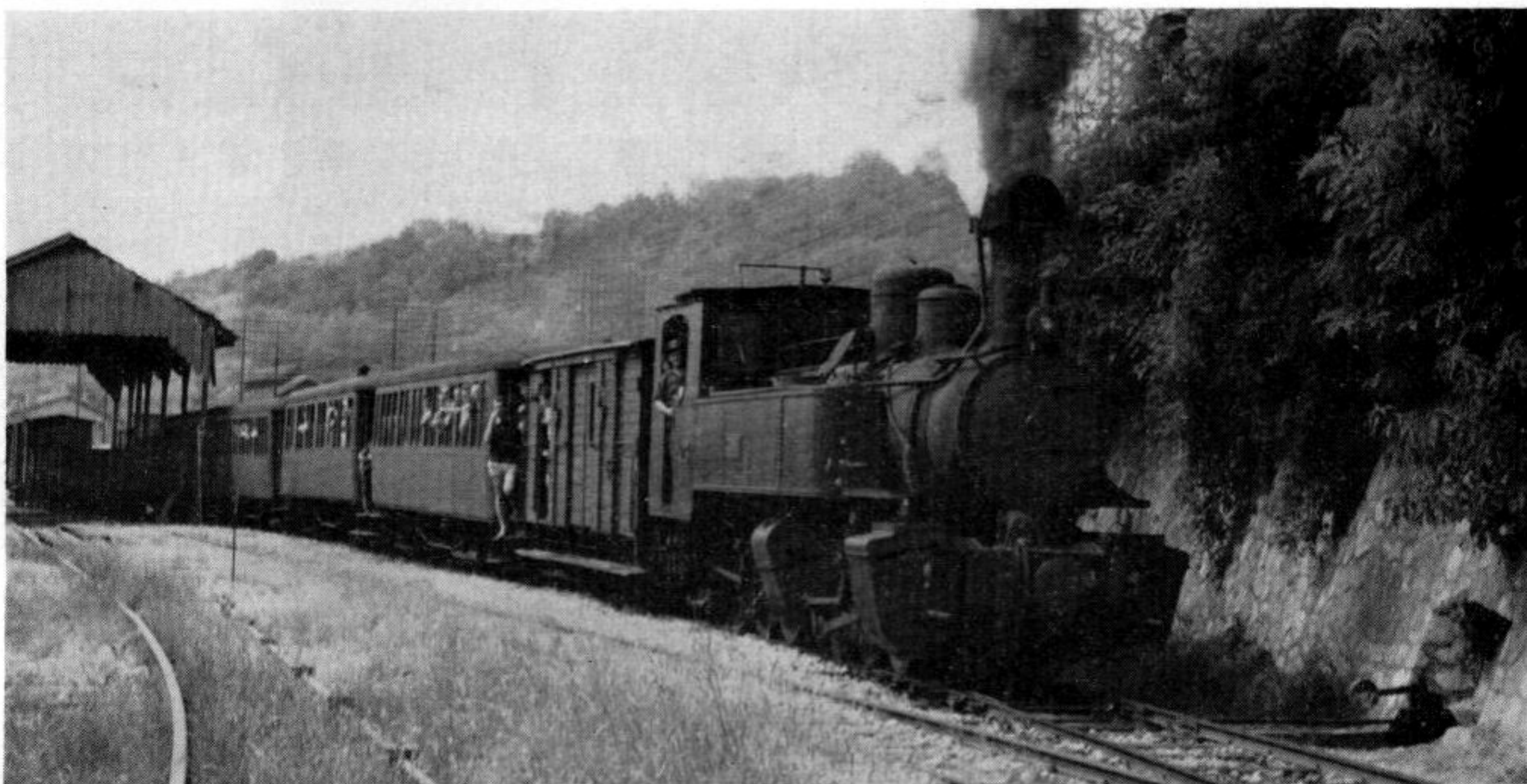
Un peu plus loin, la 030-030 T Mallet n° 41 termine tristement ses jours après une longue et valeureuse carrière.

Construite en 1913 par les Etablissements Piguët, cette machine compound à 4 cylindres remorquait des convois de marchandises lourds (de l'ordre de 270 t en rampe de 20 mm).

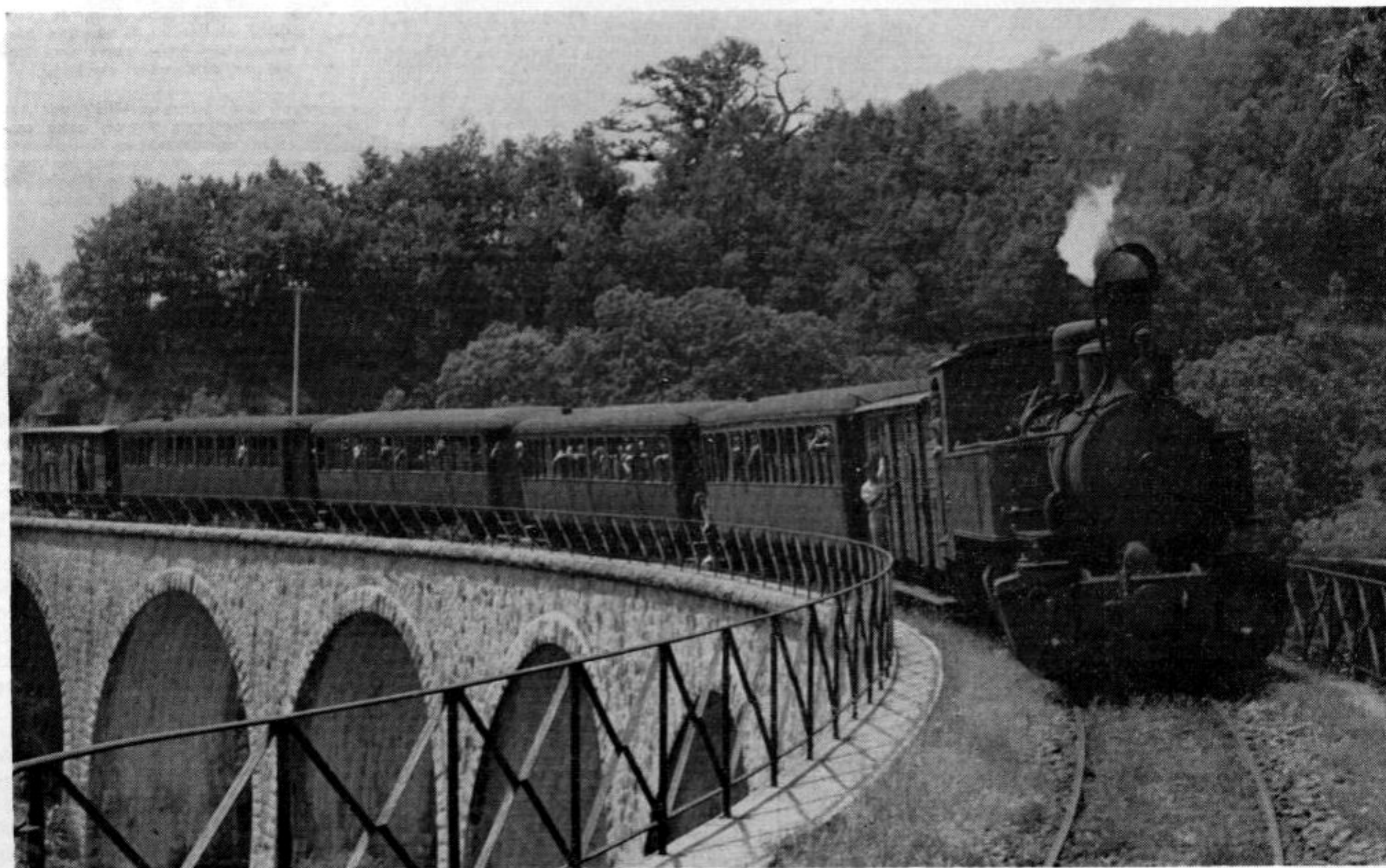


Sur le Vivarais cette fois, la BB 402 en tête du train mixte marchandises-voyageurs arrive en gare de Seilhac.

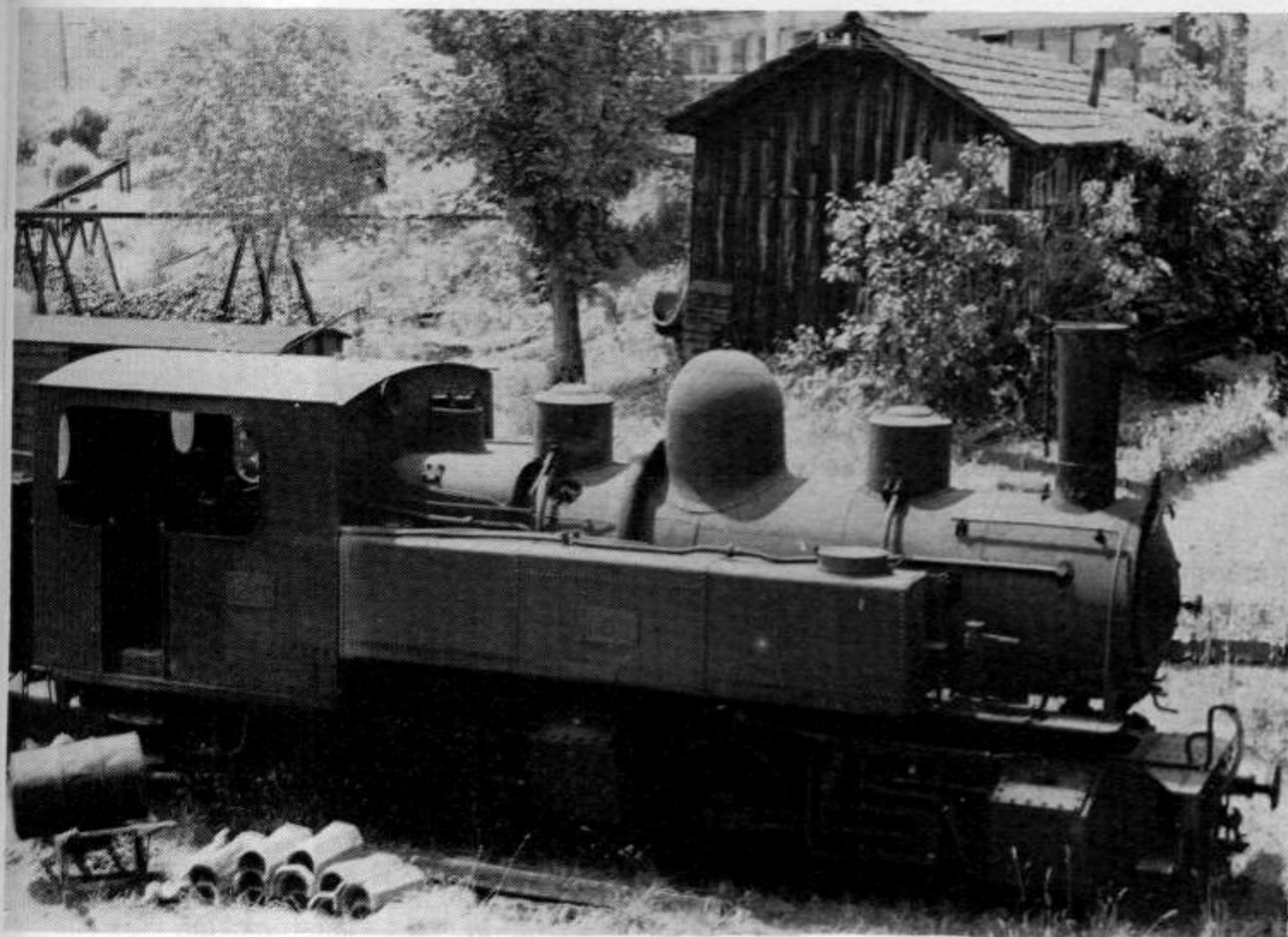
Il faut noter que la voiture est absolument vide de voyageurs.



En gare de la Voulte sur Rhône, au départ du train spécial vers Le Cheylard, le même sourire sympathique anime tous les visages, du mécanicien aux voyageurs, reflet d'une époque qui appartient déjà au passé.



En route vers Tournon, dans la grande rampe venant du Cheylard, la Mallet 403 peine dans la courbe du "Pont du malheur".



Au dépôt de Tulle, la Mallet 020-020 T N° 101.

et quelques autorails. Le chef de gare nous apprit que ces autorails partiraient pour le réseau de la Corrèze.

Quelques kilomètres plus loin, dans la gare de Port-de-Carhaix, un spectacle inoubliable nous attendait. Garées sur deux voies, des locomotives froides : des 230 T et des "Mallet" 030+030 T, dont la 41 à l'histoire déjà tourmentée. Sur un autorail, une pancarte mélancolique : « J'ai roulé pour vous. »

Pendant que nous étions à les photographier, un sifflet lointain nous fit tressailler. La fermeture de la barrière du passage à niveau nous fit clairement comprendre qu'arrivait un train à vapeur. C'était la 411 rentrant avec un fourgon, reste de son train.

Un peu plus tard, nous arrivions au dépôt de Carhaix. Spectacle bien triste : rails arrachés, terre labourée... ! Une tornade n'aurait pu faire mieux. La remise sans voie, toutes les locomotives dorment dehors. Comme oubliée, une draine rouge restait isolée sur un court tronçon ! La 411 venait de rentrer. Plus loin, d'autres chaudes voisinaient avec des froides. A une dizaine de mètres, déjà plusieurs 141 TD à voie normale passaient la nuit et un autorail FNC traversait la nouvelle gare.

Quelques jours plus tard, ce fut Uzerche. Belle ville historique, mais camping indigne de ce nom. De l'autre côté de la rivière, les passages de deux autorails nous réveillèrent le lendemain matin. Ce n'était qu'un premier contact avec le réseau de la Corrèze, contact qui se confirma en gare de Seilhac. On se serait cru dans une gare miniature en H.O. Nous avons

même pu y assister à l'arrivée d'un M.V. tiré par la BB 402 !

Ensuite, le dépôt de Tulle. Sur une voie, deux "Mallet" 020+020 T : la 103, en ordre de marche, et la 101, hors d'état de servir encore. Il paraît qu'elles avaient roulé tout l'hiver, en remplacement des deux BB diesel en grande révision.

Au soir du 19 juillet, ce fut l'arrivée au "Cheylard". La 403 fumait près du château d'eau. Surtout, l'accueil nous ravit. Nous n'oublierons pas le sourire doré du chef de l'exploitation, heureux d'accueillir des amateurs venus de loin pour admirer son tortillard !

20 juillet, 7 heures : départ du train. Une partie de notre équipe montait dans le train, je le suivais en voiture. De cette façon, notre série de photos serait complète. Vraiment, la journée fut inoubliable : de la vapeur, de la fumée, du sifflet ! Deux autres automobilistes ayant choisi de suivre le train, ce fut un carrousel de voitures poursuivant un train, s'arrêtant quand le site paraissait beau, repartant en trombe... Bien des villageois durent s'inquiéter !

Descendu du Cheylard à La Voulte-sur-Rhône, le train se prépara à repartir vers la montagne. Le plein de voyageurs fut assuré par des autorails SNCF assurant la correspondance. De retour au Cheylard vers 12 h 30, ce fut la pause pour le repas. Vers 13 h 30 le train repartit à l'assaut de la longue rampe de début de la ligne de Tournon. Les voyageurs par fer eurent l'exclusivité des gorges du Doux, aucune route n'y longeant le rail. Il me fallut attendre le train à Doux-Plage pour le suivre jusqu'à

Tournon. Au retour, ce fut de nouveau la poursuite jusqu'au Cheylard, où nous avons pu attendre le train à l'arrivée. Vraiment, cette journée ne sera pas oubliée de sitôt. Noirs de suie, de vrai charbon, fourbus, nous étions heureux. Provision aussi de nombreuses photos. L'amabilité du personnel tant dirigeant qu'exécutant mérite d'être citée en exemple. Il faut encourager cette initiative. Un seul souhait : que les CFD du Vivarais récupèrent une 410 bretonne pour compléter leur collection.

Que dire pour terminer ? Plus que sur les grands réseaux où trop de barrières brident les enthousiasmes, nous nous sommes toujours sentis en famille chez les cheminots du secondaire. Et nous recommencerons l'an prochain en explorant une autre partie de la France ferroviaire. Hélas, le sujet risque d'être rapidement épuisé !

Marcel Thibaut.

★ Epilogue !...

Malheureusement les craintes de M. Thibaut se confirment, puisque le réseau CFD Vivarais sera fermé à partir du 1^{er} Août 1968 ainsi que nous l'avons annoncé dans notre précédent numéro. Nous ne pouvons que déplorer cette haute décision qui élimine à la fois un réseau à l'aspect touristique incontestable et un moyen de transport particulièrement justifié dans cette région aux routes insuffisantes.

En plus du trafic voyageurs dont les écoliers du Cheylard, de Lamastre, Tence, Dunières ou Tournon étaient les plus assidus, le transport des marchandises assuré par le chemin de fer était loin d'être négligeable. La route va devoir écouler la production de bois ou de fruits, telle celle des pêches par exemple que le train allait ramasser sur les lieux mêmes de la récolte.

Après le réseau breton qui vient de disparaître, celui de la Lozère (ligne de Ste Cécile d'Andorge à Florac) qui sera fermé le 1^{er} Janvier, le Vivarais si pittoresque est touché et on ne lui accorde même pas le bénéfice d'une dernière saison touristique.

Avons-nous irrémédiablement perdu en France le goût de ce qui est paisible, sympathique et sans prétention ? Ne pouvons-nous vivre sans turbines et sans gratte-ciel ? Si cela est, notre sort est peu enviable et il ne nous reste plus qu'à espérer sur Mars la présence de quelques pittoresques réseaux secondaires...

Bien sûr, les amis des chemins de fer qui sans doute considèrent l'objet de leur intérêt souvent avec plus d'affection que d'objectivité et de réalisme, ne peuvent attendre que l'Etat conserve à grands frais tous les réseaux ferroviaires jugés déficitaires, pour le seul plaisir d'une petite minorité... Nous nous rendrions cependant plus facilement aux "raisons d'Etat" si nous pouvions être assurés qu'une chance égale a été donnée à nos secondaires par rapport à leur concurrente directe, la route !

Pour être "active", une telle voiture doit être engagée en totalité sur le canton, et non pas à cheval sur une coupure. Les quatre points de contact répartis en diagonale, deux par bogie (voir figure), donnent un shuntage stable. Eventuellement, le deuxième essieu de chaque bogie pourra être équipé d'une capa.

Dispositions diverses

a) Véhicules "CPMR" : des paliers en laiton facilitent la prise de contact sur leur partie intérieure débordante ; en utilisant des fils en laiton appuyant dessus, on réalise facilement le shuntage en diagonale. Il est recommandé de compléter par des frotteurs légers sur la face interne des roues isolées. Des capas sur essieux ne peuvent être utilisées sur certains types

(STVA) du fait d'une vis de fixation très proéminente au droit de l'essieu.

b) Wagons "JL" : représentatifs de la construction personnalisée, ils sont faciles à traiter grâce à leurs supports d'essieux métalliques : shuntage en diagonale complété par deux condensateurs d'essieux.

Frotteurs de roues (fig. 3). De tels frotteurs auxiliaires seront faciles à réaliser en fil de laiton (non recuit !) de 2/10, fixés au châssis par de petits supports en plastique (chutes de polystyrène). La retenue au roulement est minime surtout si l'on lubrifie avec une graisse graphitée ou molykotée, conductrice en film mince (à utiliser également pour améliorer les véhicules éclairés d'origine par frotteurs sur axe).

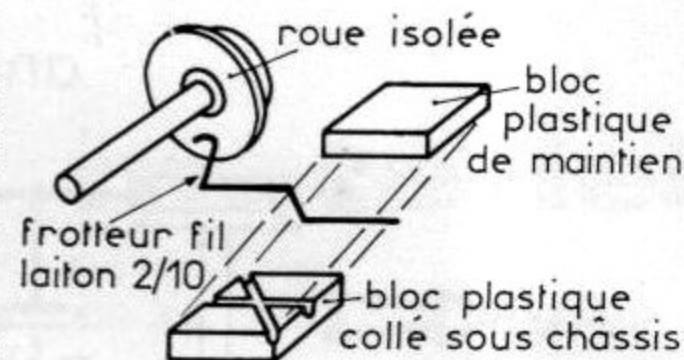


Fig. 3

Confection des frotteurs auxiliaires.

Bien entendu, le traitement des véhicules peut être effectué progressivement, le premier stade étant de traiter le matériel d'encadrement : machines et véhicules de fin de convoi.

Y. MERCIER

DOV-Nouveautés :

En vue de la commercialisation prochaine d'accessoires ou commande électronique pour le réseau modèle, basés sur l'injection dans la voie d'un courant à haute fréquence interdisant le principe du circuit de voie capacitif, de nouveaux modules compatibles avec la HF ont été créés.

Deux systèmes distincts de modules DOV sont donc à présent disponibles :

- a) Type C, pour courant continu de polarité quelconque, détection de charge **capacitive** infime, système Mercier (Trigger de charge).
- b) Type H, universel pour courant continu ou alternatif + HF,

détection de charge **résistive** essieux traités au graphite système Hirel-Mercier (Trigger de courant).

— En outre, un module convertisseur "CH", adaptant les DOV classiques à shuntage capacitif à la méthode du shuntage résistif, est également créé.

L'assemblage de ce convertisseur avec un module DOV classique (CH + DOV-C) constitue alors un détecteur universel de très haute sensibilité (dix fois plus sensible que le DOV-H), dont les possibilités séduiront l'amateur.

Module DOV classique, prix 31 F. { voir également offre
Module DOV-H, prix 39 F. { spécial page 7.

Module convertisseur CH, prix 25 F.

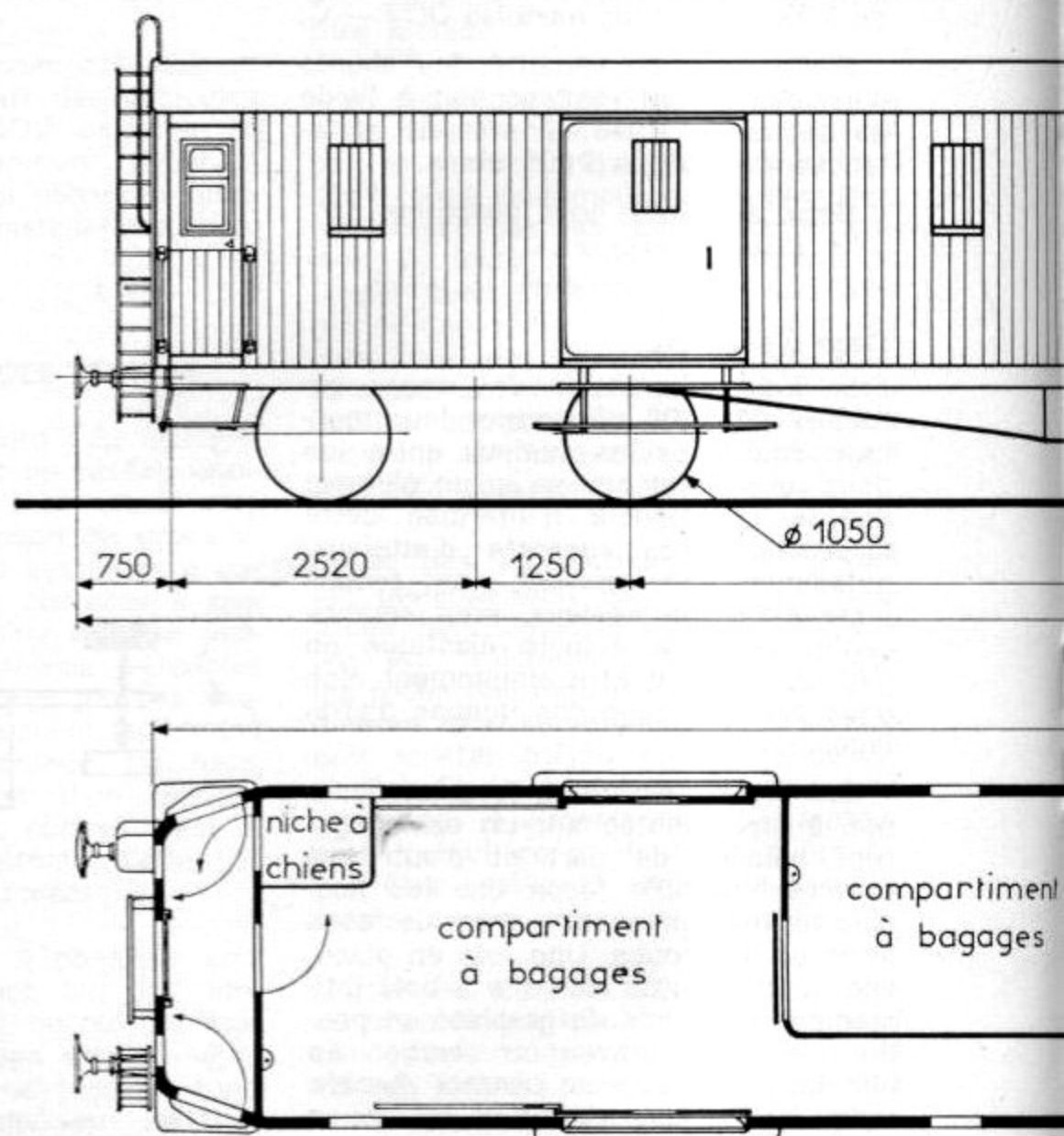
(Modules et pièces complémentaires, voir page 564, Loco-Revue N° 279).

LE PLAN DU MOIS

fourgon à bagages

**Série ancienne 1212 à 1220
à parois en teck
type Sud Express 1912**

**de la Compagnie
internationale
des wagons lits**





Les reproductions en HO du matériel de la C.I.W.L.

The C.I.W.L. Stock in HO Models
Der Wagenpark der ISG in HO.

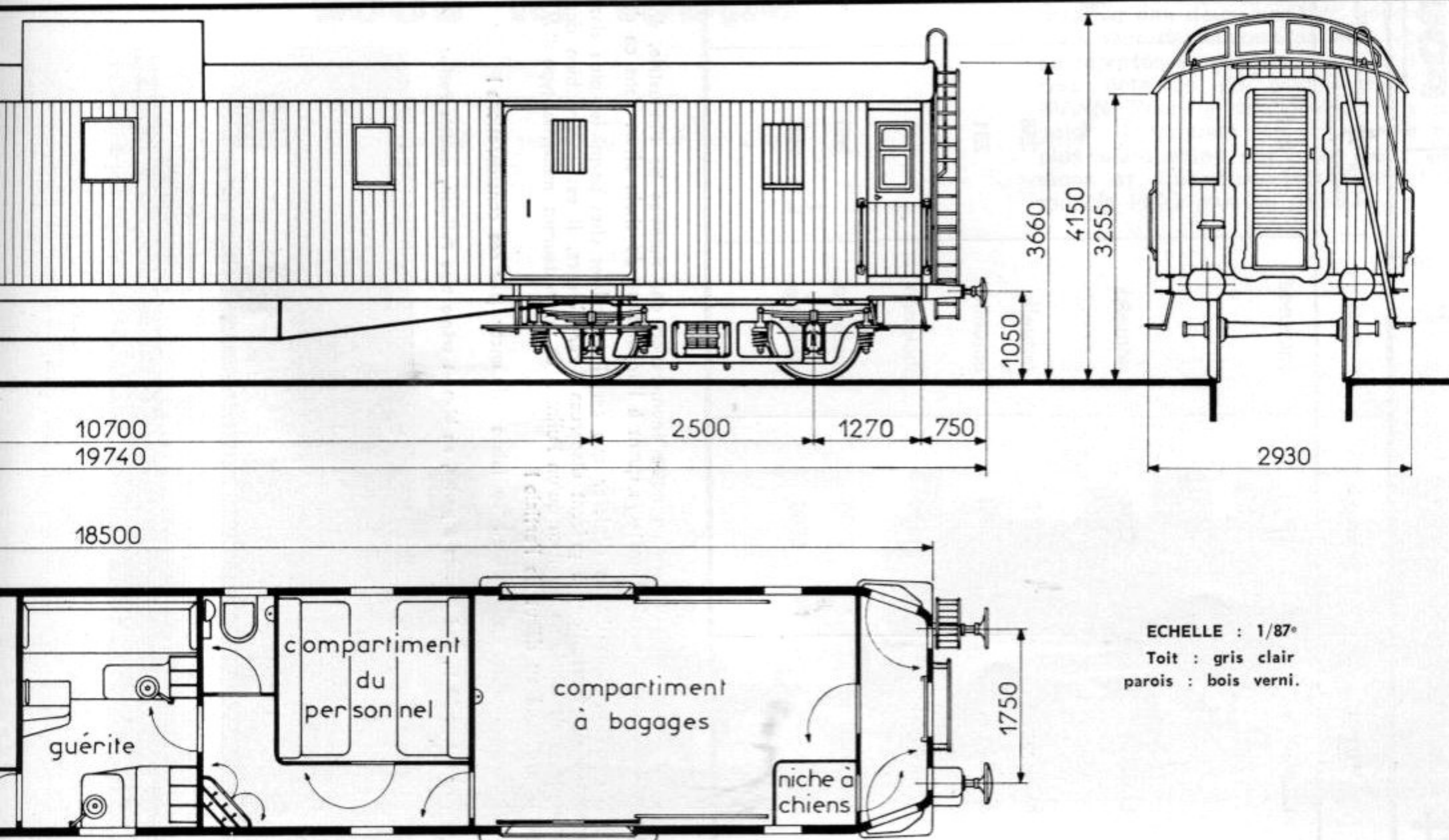
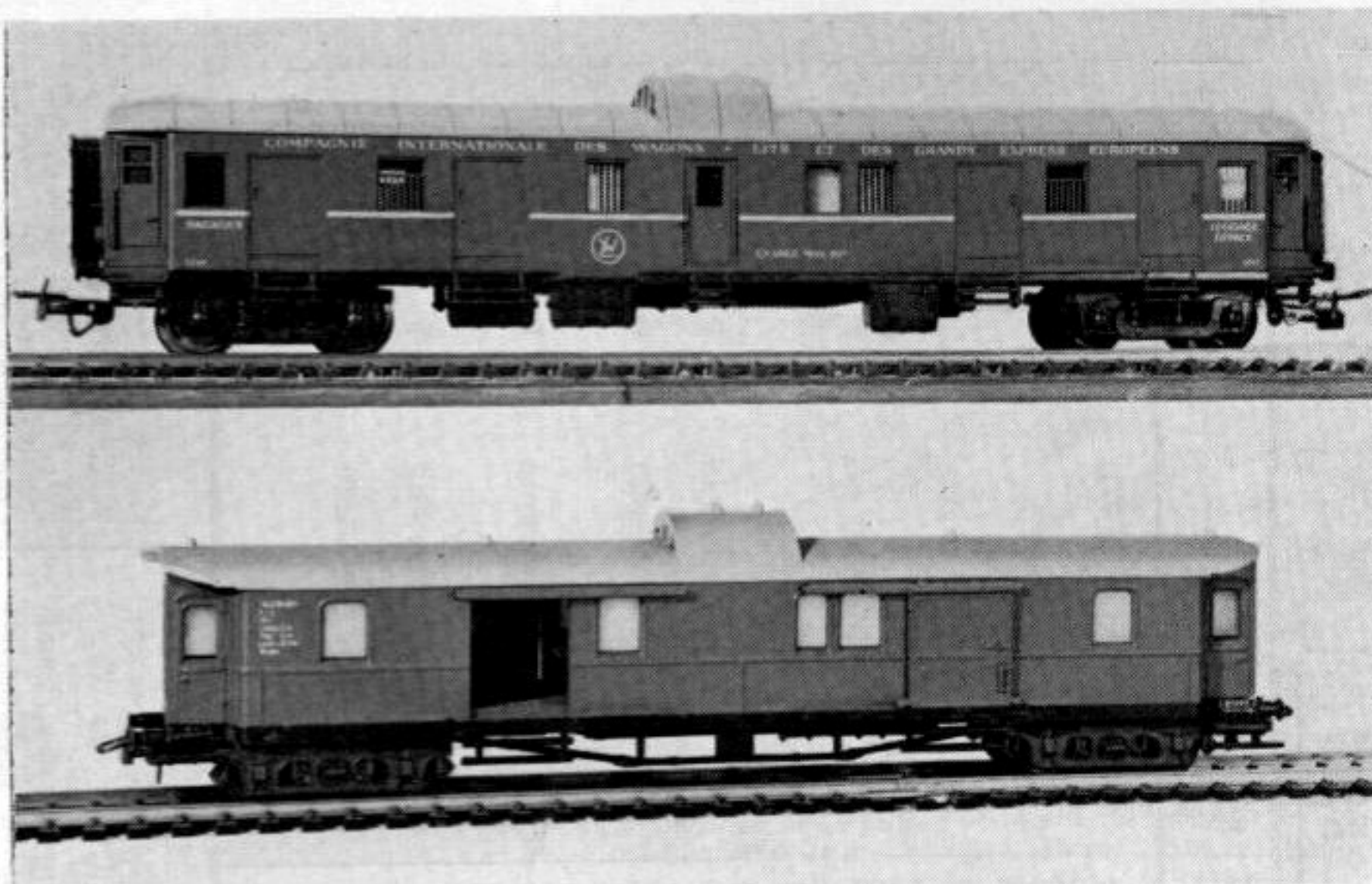
Texte original :
R. VANDERBECK et Dr. E. BARNER
Traduction, adaptation et clichés :
Loco-Revue

Suite : **LES FOURGONS**

En notre précédent numéro, ont été passées en revue les reproductions des voitures-lits, restaurant et Pullman; nos lecteurs trouveront au verso de cette page le dernier tableau concernant cette énumération, réservé cette fois aux fourgons.

1. — Fourgon 8 portes type 1926 de la Compagnie Générale de Constructions Saint-Denis, modèle Jouef joliment détaillé mais raccourci, réf. 460.

2. — Fourgon réf. 294 de Liliput, livré en décoration CIWL sous la réf. 294-1 (incorrect).



ECHELLE : 1/87^e
Toit : gris clair
parois : bois verni.

FOURGONS

Marque	Référence	Série	Longueur hors tampons (mm)	Raccourciss. (%)	Poids (g)	Bogies	Caisse	Inscriptions	Remarques
LILIPUT •	294/1	ancienne	211	—	160	Type U WL	P	A/F	Décoration CIWL du modèle du fourgon prussien P 12 à 4 portes et vigie centrale. Traverse tampons attenant aux bogies.
LIMA •	9301	actuelle	218	8,78	130	Schlieren FS	P	F	Type 38 t "Sud Express" (1927) à 6 portes. Vigie au 1/3.
POCHER •	223	actuelle	238	0	185	Pennsylvania	P	F	
JOUEF •	460	actuelle	231	14,2	90	Pennsylvania	P	A/F	Type 1926 CGC à 8 portes, à vigie centrale.
RATEAU	1136	ancienne	225	16,5	—	Pennsylvania	T	A/F	Type ancien à 4 ou 8 portes, à 2 vigies.
RATEAU	2136	ancienne	265	—	—	Pennsylvania	T	A/F	
JEP	6656	ancienne	265	—	—	Pennsylvania	T	A/F	Type postal ancien en version CIWL, à 4 portes et une vigie extrême.

Ce dernier tableau termine notre énumération des modèles de l'industrie, énumération qui, certainement, aura pu surprendre certains amateurs quant à l'importance du choix offert dans ce domaine particulier des WL.

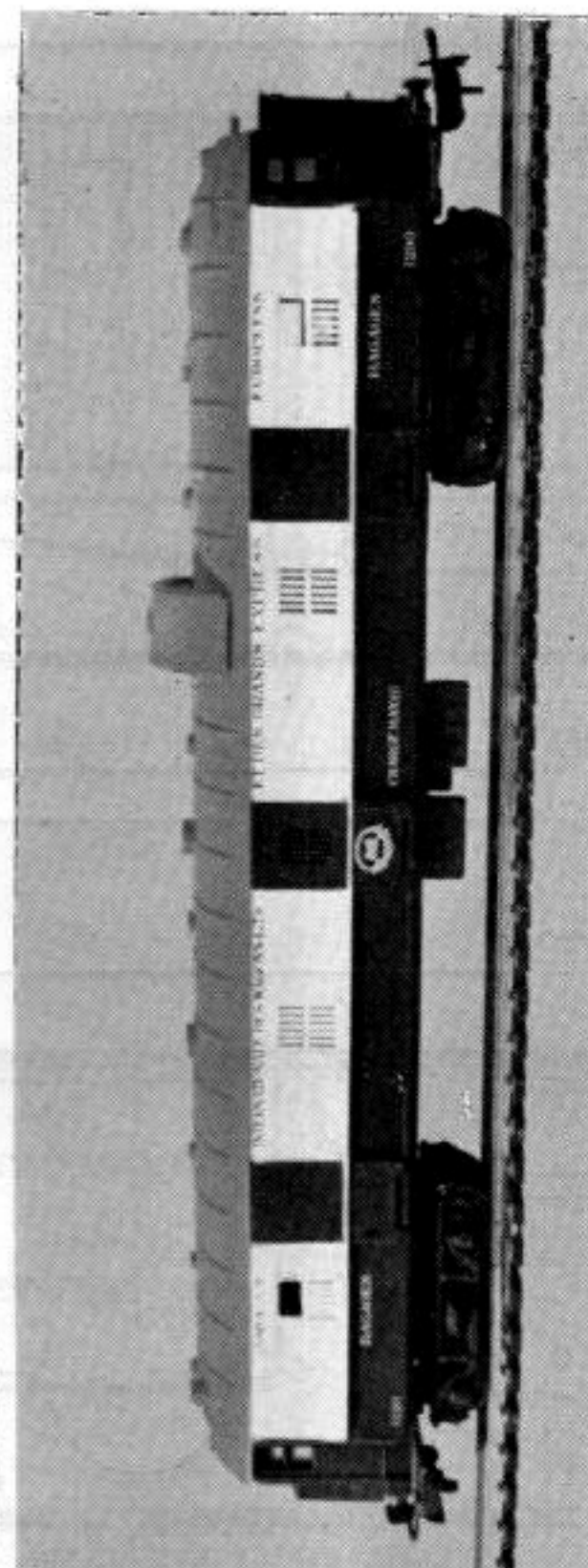
Pourtant, nous devons déplorer que certains modèles cités parmi les plus classiques et intéressants, appartiennent à des fabrications à présent disparues ! Par ailleurs, il est encore bien des types de WL par lesquels l'amateur serait tenté, ne serait-ce qu'un Pullman et un restaurant moderne type "Mistral" et le fourgon ancien type bois évoqué au début de l'article !

Souhaitons qu'un fabricant se laisse influencer par ces considérations !

Outre ces fourgons bleus, POCHER présente sous la réf. 229 un autre de même longueur, mais en crème/bleu, et RATEAU sous les

réf. 2137 et 1137 un fourgon long et un court en marron, à 4 portes, pour le "Flèche d'Or".

Fourgon type 38 t., Sud Express 6 portes, en bleu et crème type Pullman, modèle Pocher réf. 229/3/PO.



Fourgon type 38 t., 6 portes, teinte bleue, modèle Lima, réf. 9301. On remarque que les bogies type U-WL sont corrects, alors que le cliché du catalogue montre des bogies type Schlieren FS.

